

Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg

Hanspeter «Hämpu» Bolliger zählt zu den charismatischsten Personen der Schweizer Motorrad-Rennszenen. Er gilt als Endurance-Urgestein, sass anfangs selber im Sattel und tritt seit 1993 als Teamchef auf. Wir blicken mit ihm zusammen zurück auf seine 40 Jahre im Rennsport.

Text: Fabrizio Foidelli / Bilder: Archiv Bolliger, Foidelli



Hanspeter «Hämpu» Bolliger schickt Horst Säiger in die lange Nacht von Le Mans. Medieninteresse ist groß.

Die erste und die letzte Rennstunde eines Langstreckenrennens sind für «Hämpu» die schwierigsten, denn nach dem Start zeigt sich, ob das Motorrad funktioniert, und in den letzten 60 Rennminuten beten er und sein Team jeweils immer wieder, dass alles hält. Während eines 8-, 12- oder 24-Stunden-Wettkampfs kann alles Mögliche passieren. Sei es, dass der Wettergott verrückt spielt, die Defektheze zuschlägt oder sich sonst ein Drama abspielt. Meistens zeichnet sich ein technisches Problem schon im Voraus ab, wenn beispielsweise die Wassertemperatur über dem Limit liegt. In so einer Situation steigt die Anspannung zwangsläufig. Falls es zu einem Sturz kommt, ist für «Hämpu» primär wichtig, dass der Fahrer wohlauf ist. Erst dann kommen die bange Minuten, bis das Motorrad zurück in der Box ist und begutachtet werden kann. Der Rest ist Routine, denn für solche Momente haben Bolliger und seine langjährigen Crewmitglieder ein einfaches Rezept: Erfahrung! Diese musste aber hart er-

kämpft werden. Unterdessen ist «Hämpu» nun 40 Jahre im Rennzirkus dabei und seit über 30 Jahren dem Endurance-Business verpflichtet.

Rasenrennen statt Kirche

Als kleiner Junge interessiert sich Hämpu überhaupt nicht für Motorräder. Erst als Zehnjähriger besucht er mit einem Schulkollegen ein Rasenrennen in Biel – anstatt in der Kirche der Sonntagspredigt des Dorfpfarrers zu lauschen. Da packt es ihn und seit jenem Tag ist für ihn klar: «Ich will Rennfahrer werden.» Am liebsten wäre ihm Motocross gewesen, doch nach einem Unfall plagten ihn Rückenprobleme. Diese zwangen Hämpu, eine Alternative zu suchen, die er im Strassenrennsport fand. «Ich hab aber kei Mönch kennt», war noch in der Lehre, hatte kein Geld, bin bei der Grossmutter aufgewachsen und hatte auch niemanden, der mir den Rennsport finanziert hätte.» Doch Hämpu wäre nicht er selbst, wenn er sich nicht durchbeissen und mit dem hart

erarbeiteten Geld aus der Stifft sein erstes Motorrad, eine gebrauchte 500er-Kawasaki Mach III, kaufen würde. Schlitzohrig sagt er seinem Chef, er müsse jeweils samstags bei der Grossmama aushelfen, um dann aber an seiner Maschine zu tüfteln, sie schneller zu machen und sich auf die Lizenzprüfung vorzubereiten – denn ohne Lizenz keine Rennen. 1975 ist es so weit, Hämpu bestreitet sein erstes Bergrennen in Sembrancher VS, wo er als Debütant Sechster wird. «Bergauf konnte ich fahren, das hab ich schon beherrscht, ich konnte ja bei uns am Buechibärg üben.» Der Draufgänger hat aber 14 Tage später einen Unfall, muss den Führerausweis abgeben und eine Zeit lang das Spitalbett hüten. So hat er Ende Jahr, trotz genügend Punkten, nicht die nötige Anzahl Rennen gefahren, um die nationale Lizenz zu erhalten. Er muss notgedrungen 1976 nochmals eine Saison als Debütant anhängen.

Zollpapiere? Slicks? Was ist das?

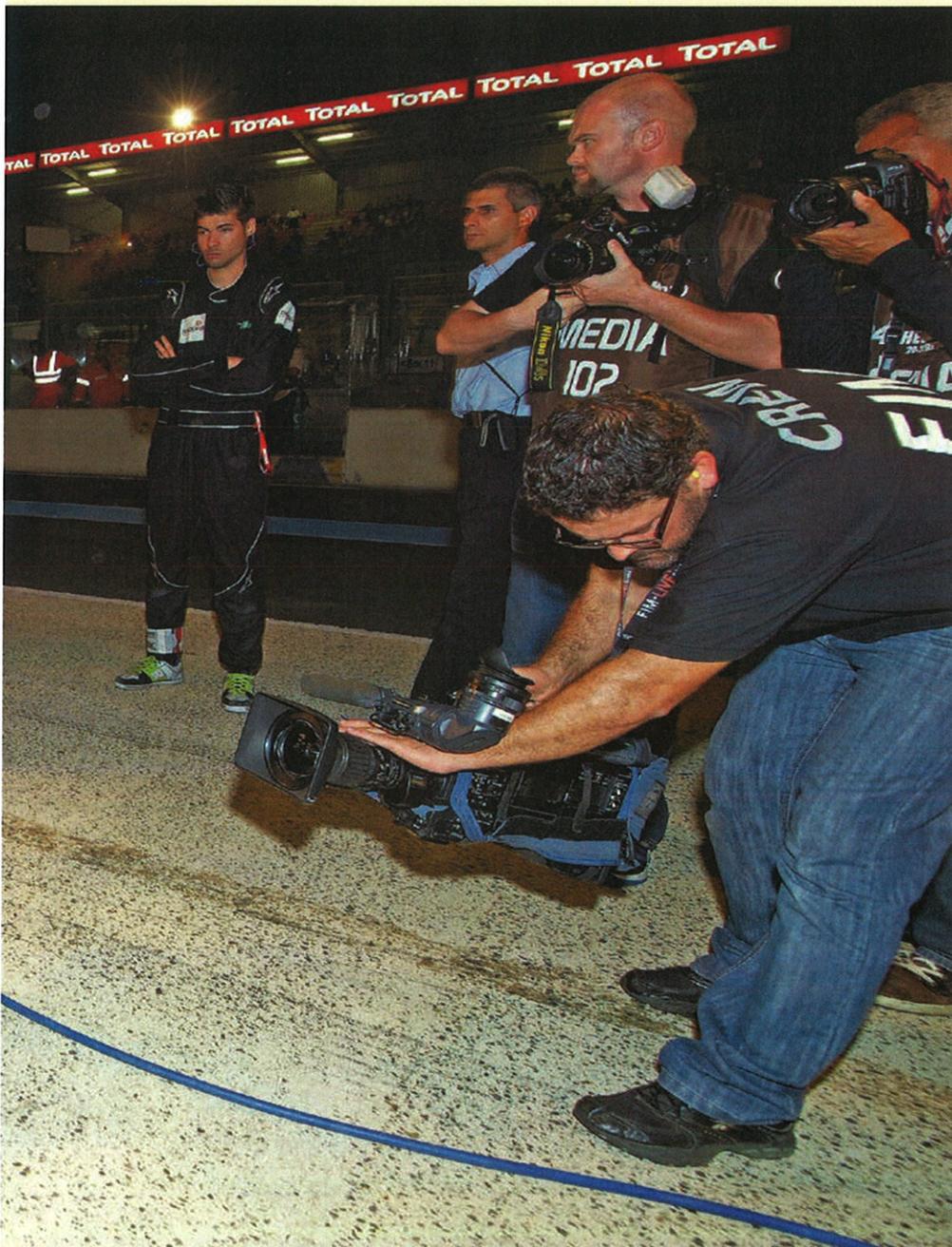
Dieses Mal klappt es mit der Lizenz und er kauft sich eine gebrauchte Yamaha TZ350. Sein erstes Auslandrennen zur Schweizer Meisterschaft folgt in Ledenon (F). Als Renntransporter dient eine alte viertürige Hillmann-Limousine, die er von seiner Gotte bekommen hatte. «Wir haben mit der Trennscheibe alles rausgeflext, bis die TZ reinpasste. Der Beifahrer sass hinter mir, so sind wir nach Ledenon gefahren. Das war eine Weltreise. In Genf am Zoll wusste ich natürlich nichts von Zollpapieren und dergleichen. Wir mussten einen anderen Zoll aufsuchen, der Erbarmen mit uns hatte, uns die Papiere ausfüllte und uns passieren liess. Wir sind am Freitag in Ledenon angekommen und alle anderen hatten bereits einen Tag trainiert, mit Slicks! Ich hatte keine Ahnung, dass es solch profillose Reifen überhaupt gibt. Immerhin war ich im Training nicht Letzter. Im Rennen bin ich dann mit einem technischen Problem, ich glaube an der Kupplung, ausgeschieden.»

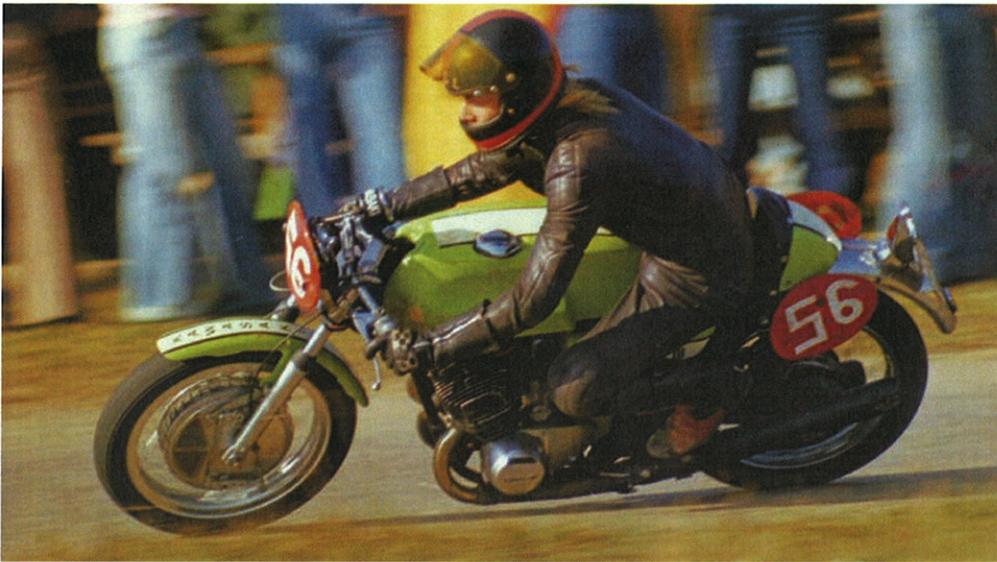
Surfbrett ohne Wasser

Im Folgejahr rüstet «Hämpu» seinen Töff mit einem Harris-Rahmen auf und zwischenzeitlich lernt er den Schweizer Seitenwagenfahrer Ruedi Kurth kennen. Dieser gibt ihm Tipps fürs Motortuning und ermöglicht ihm den einen oder anderen Termin auf einem Leistungsprüfstand. «I dem Jahr binni glaubt öppe zwölf Mal uf d Schnorre gheit.» Ende Saison kann er das letzte Rennen nicht bestreiten, dafür baut er sich ein Surfbrett aus Polyester in der legendären Werkstatt im Keller von Grossmutter's Einfamilienhaus. «Da hat die ganze Bude nach Kunstharz gestunken», erzählt er lachend. «Das Surfbrett habe ich immer noch, es hat noch nie einen Tropfen Wasser gesehen, nicht mal Regenwasser, aber schwimmen würde es wahrscheinlich schon.»

Grossmutter's Keller als Werkstatt

1980 kommt ihm dann ein weiterer Geistesblitz und er schweisst gemeinsam mit Kurth einem Yamaha-350er-Zweizylindermotor einen dritten Zylinder an: «Das war ein Gebastel, mit dem bin ich die Schweizer Meisterschaft und die europäische Bergmeisterschaft gefahren. Am Anfang war der





1975 auf der 500er-Dreizylinder-Kawasaki, als Debütant in Lignières NE.

Töff nicht konkurrenzfähig, aber er ist gelaufen.» Eine erste selbst konstruierte Zündung baut er sich aus drei Motorsäge-Zündungen zusammen und ein japanischer Mechaniker, der bei Kurth arbeitet, schweisst ihm eine wunderschöne Auspuffanlage. Viele wollen ihm damals den Motor abkaufen, doch er verkauft ihn nicht. «Der hat mich viel Geld und noch mehr Nerven gekostet und mich fast ruiniert. Wenn ich meine Grossmutter nicht im Rücken gehabt hätte, so wäre ich verlumpet. Immerhin konnte ich bei ihr gratis wohnen, wenn ich mal wieder kein Geld hatte.» Im letzten Rennen 1980, in Zeltweg (A), als der Eigenbaumotor am besten läuft, beendet ein kapitaler Motorschaden das Projekt. Ironie des Schicksals: An einem Teilemarkt in Roggwil BE entdeckt er später sein Harris-Fahrwerk wieder und der Anbieter, der Hämpu kennt, sagt zu ihm: «Bolliger, das verkaufe ich dir nicht mehr.» An Improvisations- und Ideenreichtum mangelt es damals wahrlich nicht und so werden in Grossmutter Kellers auch Lenkerstummel, Fussrasten, Polyester-verschalungen und vieles mehr selbst angefertigt.

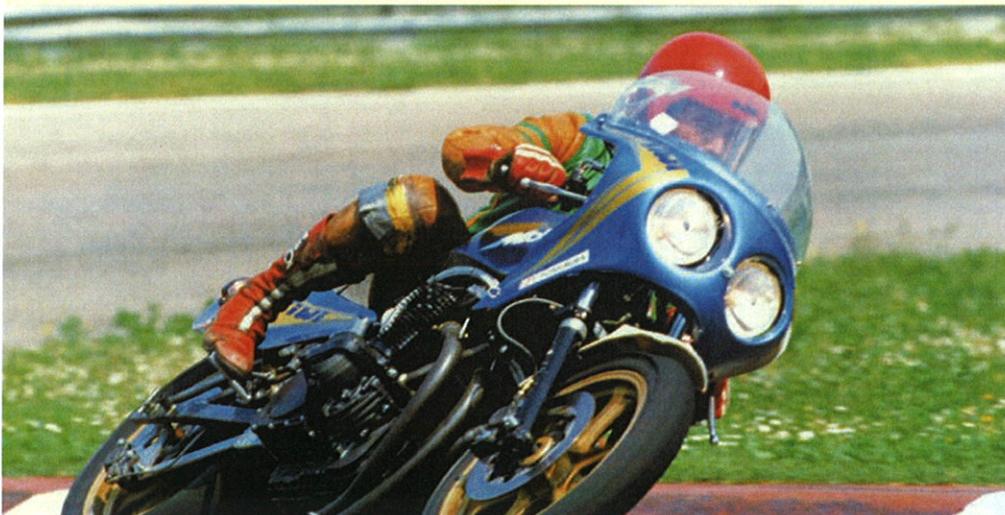
Der erste neue Töff

Nach dem Desaster mit dem geplatzten Motor und kurz vor dem finanziellen Kollaps überredet ihn ein guter Freund weiterzumachen und hilft ihm finanziell aus. Auch sonst greifen ihm unzählige treue Freunde und Weggefährten immer wieder unter die Arme. «Ich konnte den Rennsport immer nur dank

der Unterstützung meiner Kollegen machen, sie haben mich nie hängen lassen.» Im Folgejahr leistet er sich eine Yamaha TZ 350. Zwar ein Vorjahresmodell, aber nigelnagelneu und zu Bombenbedingungen, mit dem einen oder anderen Ersatzteil obendrauf. Mit diesem Töff fährt er wiederum die Schweizer Meisterschaft und die europäische Bergmeisterschaft sowie die ersten Interrennen auf öffentlichen Strassen, wie z.B. das Rennen um die goldene Grubenlampe in Tschechien, wo er gute Resultate erreicht. Zum Jahresende fragt ihn dann sein Freund Peter Bühler: «Willst du anfangen, Langstreckenrennen zu bestreiten?» Klar will er, doch wie soll er das finanzieren? Wieder springen seine Freunde ein und helfen ihm, ein weiteres Vorhaben zu realisieren.

Die Ursprünge des Team Bolliger Switzerland

Und so startet 1982 Hämpus Langstreckenkarriere auf einer Moko-Suzuki und mit einem ehemaligen Werksmotor, den er sich bei Hans Mühlebach besorgt. «Wänn er gange isch, isch er gloffe wie ne More, i de Regel aber halt nöd so lang, da bisch permanent am Schrubbe gsi.» Zu diesem Zeitpunkt entsteht das Team Bolliger Switzerland und von da an begleitet ihn Peter Liechti als Mechaniker und Freund zu jedem Rennen. Beim ersten Einsatz in Imola schafft es Hämpu mit Fahrerkollege Peter Bühler auf Rang 10, beim zweiten Rennen in Barcelona schaut gar Platz 7 heraus. Nachdem er als Zehnjähriger dem Virus Motorrad-Rennsport verfal-



Steckbrief

HANSPETER «HÄMPU» BOLLIGER



wurde am 14.2.1955 in Waltwil BE geboren. Heute wohnt er im Nachbarort Ruppoldsried. Er ist verheiratet mit Barbara (Bärbel), hat eine Tochter und einen Sohn (Nina, 21 / Kevin, 23). Hämpu ist gelernter Automechaniker und arbeitet nach wie vor in diesem Beruf. Seit 1975 ist er im Motorradrennsport aktiv, seit 1992 ausschliesslich als Teamchef.

Palmarès

1975	Erstes Rennen auf Kawasaki
1976	SM als Debütant
1977	Nationale Lizenz, SM
1980	Eigenbau, Yamaha-Dreizylinder-Motor Erste Interrennen
1982	Erstes Endurance-Rennen
1988	Erstes Rennen auf der Isle of Man
1992	Erster Auftritt als Teamchef
1993	Teamchef / Teammanager
2005	Vizeweltmeister Endurance-WM
2006	4. Schlussrang Endurance-WM
2007	8. Schlussrang Endurance-WM
2008	6. Schlussrang Endurance-WM
2009	3. Schlussrang Endurance-WM
2010	Vizeweltmeister Endurance-WM
2011	8. Schlussrang Endurance-WM
2012	7. Schlussrang Endurance-WM
2013	4. Schlussrang Endurance-WM
2014	3. Schlussrang Endurance-WM
2015	6. Schlussrang Endurance-WM

len war, hatte ihn nun auch der Bazillus Endurance gepackt. Die ersten zwei Saisons fährt er zu zweit. Mitte 1983 kommt Hermann Perren dazu, weil Hämpu verletzungsbedingt nicht fahren kann. Später, 1987, haben sie in Zeltweg ein Superrennen. werden aber 15 Minuten vor Schluss mit der brutalen Realität des Endurancesports konfrontiert, als Perren an dritter Stelle mit Motorschaden ausfällt.

Jetzt gehts auf die Insel

Ein weiteres wichtiges Kapitel in Hämpus Rennfahrerkarriere nimmt Ende 1987 Form an: Die Teilnahme an der legendären Tourist Trophy auf der Isle

Beim ersten Langstreckenrennen landete Hämpu mit seiner Moko-Suzuki auf Rang 10.



Die legendäre Werkstatt in Grossmutter's Keller war Taufbecken für den Dreizylinder-Eigenbau-Motor.

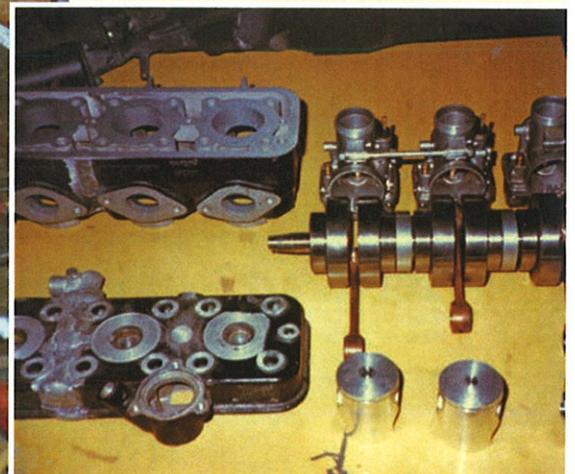
Wettbewerb

TEAM-BOLLIGER-HOODIE ZU GEWINNEN



Wer weiss, in welchem Jahr und an welchem Rennen dieses Foto aufgenommen wurde und was auf dem Bild gemacht wird?

Für die richtige Antwort gibt es von Hämpu einen Kapuzenpulli Team Bolliger Switzerland. Antworten bitte per Mail an fabrizio.foiadelli@motospport.ch. Bei mehreren richtigen Antworten entscheidet das Los.



Der Dreizylinder-Eigenbau in Entstehung.

KMS RACING
kms-racing.ch

KÜNZLER MOTOS
TOBELSTRASSE 21
8632 TANN
TEL. 055 / 240 71 55

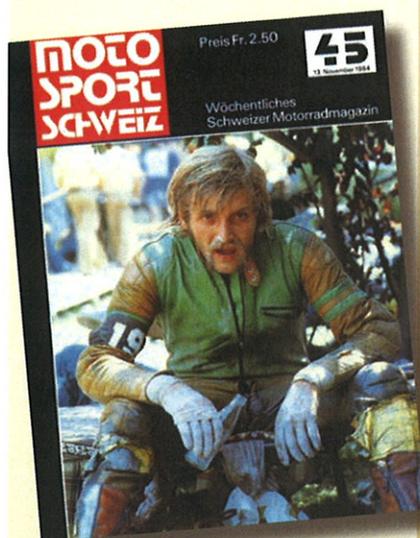


Kawasaki

KMS ABSCHLUSS FEST
28.11.2015 AB 10.00 UHR

- CROSS UND ENDUROBEKLEIDUNG BIS ZU 70% REDUZIERT
- VERLOSUNG EINES GUTSCHEINS IM WERT VON 200.-
- RACING TEAM VORSTELLUNG
- WÜRFELRABATT
- TEILEMARKT
- PARTY AB 18.00 UHR





Das legendäre Cover von MSS 45/1984 zeigt die Strapazen eines 24-h-Rennens. Das Foto entstand fünf Stunden vor Rennende auf dem Circuit de Montjuïc in der Nähe von Barcelona.

of Man. Natürlich erzählt er seiner damaligen Freundin und heutigen Frau «Bärbel» nichts davon. Eingefädelt hat ihm die TT-Teilnahme Beat Kellerhals – damaliger Präsident der Töfffahrer Niederbipp BE. Später wohnt Hämpu auf der Insel immer privat, um dem Rummel im Fahrerlager zu entgehen und sich voll auf das gefährlichste Töffrennen der Welt zu konzentrieren.

Die Boxentafel ignoriert

So kommt zu den Langstreckenrennen das Roadracing hinzu. Die Krönung sollte 1992 kommen: Von den 24-Stunden-Klassikern über die TT, die Northwest 200 und den Ulster-GP bis zu zahlreichen weiteren Rennen – seine Agenda ist ganz schön voll. Er will alles fahren, um Ende Saison im Einklang mit sich selber aufzuhören. Doch nach einem harmlosen Sturz bei einem Training in Monza (I) kommt alles anders. Er bricht sich das Fersenbein rechts und eine Spitalinfektion fesselt ihn monatelang ans Krankenbett, die Amputation droht. So sitzt er erst im Herbst beim Bol d'Or in Le Castellet (F) wieder im Sattel. Er hat sich für dieses Rennen minutiös vorbereitet, hat trainiert und will für sich wissen, ob es noch geht mit Fahren. Obwohl der Fuss noch nicht zufriedenstellend verheilt ist, stimmen die Rundenzeiten für ihn, dass er immer noch zur Liga der Schnellsten gehört. Beim Nachttraining lässt er eine Bombe platzen. Jeder der vier Piloten sollte vier Runden am Stück abspulen, doch Hämpu



1



2



3



4

- 1 Der Virus Endurance liess ihn nicht mehr los. Le Castellet 1985.
- 2 Start 1986 zum 24-h-Rennen in Montjuïc. Damals wurde noch abends um 20 Uhr gestartet.
- 3 Sofort nach dem Zieleinlauf in Montjuïc wurde die Piste von den Fans gestürmt. Hämpu war so kaputt, dass er seinen Töff nicht mehr schieben konnte und ihn einfach ins Gras fallen liess.
- 4 Alles da: Die «Werkstatt» 1986 in der Box von Montjuïc.

bleibt fünf Runden draussen. «Hast du die Boxentafel nicht gesehen?», fragen ihn die verdutzten Teamkollegen. «Doch, die habe ich gesehen, aber ich wollte die lange Mistralgerade noch einmal geniessen. Giele, das wars, merci vielmals, ich höre auf als aktiver Rennfahrer», lässt er seine Kameraden wissen, die ihren Ohren nicht trauen. Am nächsten Tag fährt er im zweiten Zeittraining nochmals, um in der Wertung zu sein, damit er schlimmstenfalls als Ersatzfahrer einspringen könnte. Seitdem ist er nie mehr auf einer Rennstrecke gefahren, ausser 2005 in Anneau du Rhin (F), als MSS seine Endurance-Kawasaki mit der Standard ZX-10R verglich.

Das Team Bolliger Switzerland wird zur festen Grösse

So ist er Ende 1992 das erste Mal als Teamchef an der Box. «Ich war nach dem Rennen mehr auf der Schnurre, als wenn ich selber gefahren wäre.» Die bange Frage «Hämpu, führst du das Team weiter?» steht im Raum. Er weiss, dass er das nicht alleine stemmen kann, doch seine Freunde, Weggefährten und Sponsoren halten ein weiteres Mal zu Hämpu und ermöglichen ihm, seinen Traum zu leben. Langstreckenrennen sind ein Mannschaftssport, und als Teamchef gilt es, die richtige Kommunikation zu den

Rennfahrern und der Boxencrew zu finden. 1998 folgt ein weiterer entscheidender Schritt, als er dank der Hilfe einer Privatperson erstmals seine Motorräder mit Öhlins-Fahrwerkskomponenten ausstatten kann. Da merkt er, es geht weiter vorwärts. Er sollte sich nicht täuschen, denn es folgen Platzierungen ganz weit vorne und im Jahr 2005 reicht es sogar zum Vizeweltmeister. Leider geht dieser Triumph in der Öffentlichkeit ein wenig unter, wird doch in jenem Jahr Thomas Lüthi 125er-Weltmeister.

Das Team entwickelt sich stetig weiter und ist heute eine hochqualifizierte Equipe. Viele Mitglieder sind seit Anfangszeiten dabei und jeder weiss, was er zu tun hat. Alles geht Hand in Hand und die Anerkennung für das, was das Team aus dem bernischen Ruppoldsried zu leisten vermag, ist im Fahrerlager sehr hoch. Nicht umsonst hat das Team Bolliger Switzerland in den vergangenen zehn Jahren in der Endurance-WM zwei Vizetitel, zwei dritte und zwei vierte Schlussränge erreicht.

Bubentraum Kawasaki 750 H2

Seit 2013 hat Hämpu neben dem Einsatz in der Langstrecken-WM wieder zu den Töff aus seiner Anfangszeit zurückgefunden. Mit einer Kawasaki GPZ 1100 von 1982 bestreitet er Classic-Endurancerennen, mit dem

dafür gegründeten Team Bolliger Classic Endurance. Hämpus Zielsetzungen für 2016 sind fast wie gehabt. Zuerst stehen Podestplätze, ein Schlussrang unter den Top Five der Langstrecken-WM. An zweiter Stelle steht das Projekt Classic Endurance, und dann wäre da noch sein persönlicher Bubentraum in Form einer Kawasaki 750 H2. Ein Dreizylinder-Zweitakter aus dem Jahr 1972. Diesen Töff will er bis nächsten August restauriert haben, um damit auf einem lokalen Treffen aufzufahren. Nur für sich selbst und als Lohn für die Arbeit der vergangenen 40 Jahre.

Die Chancen dazu stehen gut, denn dort, wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Wer könnte das nicht besser umsetzen als Hämpu, der sympathische Kämpfer mit dem grossen Schnauz, der noch nie halbe Sachen gemacht hat. Die nötige Unterstützung dazu bekommt er wieder einmal aus dem Freundeskreis, doch auch seine Frau Bärbel, die für den Rennsport etliche Opfer brachte, zieht mit. Zuhause sorgen seine beiden Katzen «Jana» und «Wuschel» für Ablenkung vom Rennsport und seiner hauptberuflichen Tätigkeit als Automechaniker. ■



1991 an der TT auf der Isle of Man.